

平成18年度  
建設情報収集等管理調査  
報告書

<アルジェリア法令等>

2007年3月

財団法人 建設経済研究所

## ま え が き

本報告書は、平成 18 年度に国土交通省総合政策局国際建設経済室より、財団法人建設経済研究所が委託を受けて実施した建設情報収集等管理調査の結果を取りまとめたものである。

今回の調査の目的は、経済連携協定等の交渉に備え、建設分野における情報収集の一環として、対象国の建設業及び政府調達制度等に関する法制度について調査するものである。

本調査に際しては国土交通省総合政策局国際建設経済室をはじめとして、現地日本大使館、領事館、現地で活躍される建設会社の皆様に多大なご支援、ご協力を賜った。報告書を取りまとめるにあたって、心から感謝の意を述べさせて頂きたい。

平成 19 年 3 月  
財団法人 建設経済研究所

# 平成18年度 建設情報収集等管理調査報告書（アルジェリア法令等）

## 目次

1.	アルジェリアの概況	1
(1)	歴史と概況	1
(2)	経済	5
(3)	貿易	5
(4)	日本のODA（援助）	6
(5)	日本からの投資・進出企業	6
2.	外国投資及び事業登録について	11
(1)	出資比率	11
(2)	出資形態	11
(3)	外貨管理	11
(4)	投資関連政府機関	11
(5)	事業登録	11
(6)	建設業許可	12
(7)	関税	12
(8)	法人税（Corporate Income Tax=IBS）	12
(9)	個人所得税（Individual Income Tax=IRG）	12
(10)	付加価値税（Value Added Tax）	12
(11)	事業税（Business License Tax=TAP）	12
(12)	その他の税金	12
(13)	社会保障基金	12
(14)	見積納税（Estimated Tax）	13
	付属資料	14

# 1. アルジェリアの概況

## (1) 歴史と概況

### (1) 有史以来第二次世界大戦まで

アルジェリアチュニジアは北アフリカ、いわゆるマグレブ諸国（チュニジア、モロッコ等）の一角を占める国である。西側にモロッコ、モーリタニア、南西側にマリ、東側にリビア、南東側にニジェール、北側に地中海を挟んで、スペイン、フランス、イタリア等が位置する。正式国名は、アルジェリア民主人民共和国である。



現在のアルジェリアの地域には、紀元前にフェニキア人が海岸部に移住し、内陸部にはベルベル人が生活していた。紀元前5世紀になると沿岸部はカルタゴの支配地域となり、ヌミディアと呼ばれるようになった。同じ頃、カルタゴ支配地域外では、ベルベル系のヌミディア人がヌミディア王国を建国し、紀元前3世紀にカルタゴとローマとの間でポエニ戦争が起きるとヌミディア王国はローマに味方した。カルタゴ滅亡後もヌミディア王国はローマの同盟国としてしばらく栄えたが、王族の中で内紛が起きて、ローマと対立したために滅ぼされ（紀元前46年）、ローマの属州となった。西ローマ帝国の滅亡後は、

430年頃ゲルマン系のヴァンダル人が侵入し、ヴァンダル王国の支配下となった。ヴァンダル王国は、543年ユスティニアヌス大帝時代の東ローマ帝国に滅ぼされた。東ローマ帝国はユスティニアヌス大帝時代には旧ローマ帝国の版図をほぼ回復し、アルジェリアの地中海沿岸部分も東ローマ帝国の版図となった。

7世紀にはイスラム教を信奉するアラブ人が侵攻し定住した。土着のベルベル人はイスラム教に改宗し、アラブ人と混血した。その後はベルベル人のイスラム



教国が成立したが、16世紀には、イスラム教国のオスマントルコ帝国の属州となった。19世紀にオスマントルコ帝国が弱体化すると、1830年にフランスがアルジェリアに侵入し植民地化した。

第二次世界対戦中、フランスがドイツに占領されると、アルジェリアはドイツ軍と連合軍の間の北アフリカ戦線の舞台となった。第二次世界大戦終了の年1945年には、フランス支配に対する抵抗運動が起きたが鎮圧された。

## (2) アルジェリア戦争

1954年にはフランスからの独立を主張する「アルジェリア民族解放戦線（FLN）」が結成され、武装闘争を開始し、アルジェリアは内戦状態となった（アルジェリア戦争）。フランスのド・ゴール大統領は、1959年にアルジェリアの独立を承認しようとした。しかし、フランス軍の中にアルジェリアの独立に対する反対派が存在し、アルジェリアの住民となっていたフランス人を中心とするヨーロッパ系植民者（コロン）は当時100万人程度存在したと言われており、このコロンもフランスからの独立に反対し、秘密軍

事組織である OAS を結成した。OAS はアルジェリアとフランス国内で、アルジェリアの独立に賛成する政治家等に対するテロ活動を行い、アルジェリア内では、独立派と独立反対派の内戦は反対に激化した。

1961年9月、OAS のド・ゴール大統領に対する暗殺計画が発覚し、失敗したことにより、フランス国内では OAS に対する嫌悪感とアルジェリアの独立を支持する機運がさらに高まった。ド・ゴール大統領は、FLN に和平交渉を呼びかけ、1962年3月、エヴィアン協定でアルジェリアの独立が公式に承認され、フランス正規軍と FLN の戦闘は停止した。しかし、OAS のアルジェリア国内でのテロ活動は収まらず、FLN も報復の武力活動を行ったため、多くのコロンがアルジェリアを去りフランスに移住した。この状況の中で、1962年6月、OAS も FLN との停戦を宣言した。7月にアルジェリア国内で住民投票が実施されて、独立支持が圧倒的多数を占めた。翌1963年に、憲法が制定され、初代大統領に FLN の創設者であるベン・ベラが就任した。

### (3) アルジェリア独立後

ベン・ベラは、大統領に就任するまでに FLN 内部で政敵と権力闘争を行い、ベン・ベラ自身が作成に関与した新憲法は大統領の任期を5年とし、国家元首としての大統領は政府首班であるだけでなく、軍の最高指揮官を兼任することとなり、独裁的な権力を握った。ベン・ベラは、国際的には、非同盟・中立の旗を掲げ第三世界の旗手としてエジプトのナセル大統領、インドのネルー首相らと共に国際舞台で活動を展開したが、国内では FLN 以外のすべての政党を非合法化し、FLN 内部でも次々と政敵を倒し、個人独裁体制を益々強くした。経済的には社会主義路線を採るが、経済状態が悪化し、1965年9月に、FLN 内部のかつての盟友であるブーメディエン国防相がクーデターを起こし、政権は倒された。

ブーメディエンは自ら大統領に就任し、植民地時代の法体系をあらため、近代国家を建設するための法体系の整備を行なった。1976年6月、ブーメディエン大統領は1965年のクーデター以降解散されたままになっていた国民議会を開設するため、国民投票により国民憲章を採択した。

国民憲章は、アルジェリア社会主義建設の基本路線を確定したものであり、中央政府から地方行政制度に至るまで詳細な規定条項が盛り込まれた。同年11月には、先に採択された国民憲章の規定に従って新憲法が採択され、大統領選挙が行われ、ブーメディエン大統領が再度合法的に大統領に就任した。翌1977年2月には、国民憲章の規定に従って国民議会選挙が行われた。近代化に尽くしたブーメディエン政権は経済の建て直しにも成功したが、病に倒れ、1978年12月に死去した。

1979年1月、FLN 党大会において軍人のシャドリ大佐が大統領候補に選ばれ、2月に行われた国民選挙で第3代の大統領に選ばれた。シャドリ大統領は、より民主的な行政制度を促進し、1992年1月までに、大統領として3回選出された。シャドリ大統領は石

油・天然ガス輸出の促進を中心に、アルジェリア経済の工業化に取り組んだが、農業部門の犠牲による側面もあった。1986～87年、世界的に石油価格の暴落によるいわゆる逆オイルショックが起き、アルジェリアでは緊急輸入制限を発動した。このため貧しい層での食糧の入手が困難となり、1988年10月に、食糧暴動が発生した。食糧暴動を契機としてこれまで蓄積されてきたFLNに対する国民の不満が爆発し、イスラム過激派集団が政治活動を開始するようになった。

こうした中、シャドリ大統領は、1988年10月に、FLNと軍との関係を断ち切り、軍人がFLN黨員になることを禁止した。しかし、1990年6月の地方選挙では、イスラム原理主義政党であるイスラム救国戦線(FIS)が圧勝し、1991年12月の国民議会選挙でも、FLNが大敗しFISが圧勝した。議会で多数派となったイスラム原理主義勢力による政権樹立を恐れた国軍はクーデターを起こして政権をとり、選挙結果を無効としてFISを非合法化しイスラム原理主義者を弾圧し、世俗的な政権運営を続けることになり、1992年1月、シャドリ大統領は辞任した。国軍が実権を握ったまま、しばらく大統領の空位が続き、同時に非合法化されたFISがこの年よりテロ活動を起こすようになった。

1994年1月、ゼルアル国防相が大統領に就任した。しかし、ゼルアル大統領時代の1994年から1997年、テロはさらに激化し、政府軍とイスラム原理主義勢力との間で、内戦状態となった。この内戦による犠牲者数は10万人に上ると言われている。

1998年9月、ゼルアル大統領は任期1年を残して辞任し、翌1999年4月、ブーテフリカ大統領が選出された。ブーテフリカ大統領は、国軍の政治関与度合いを薄め、テロ根絶を図るために、穏健な国民和解政策を推進している。また、民主化と経済再建に取り組み、経済運営を徐々に自由主義型に転換し、各種改革を推進し、2004年の大統領選挙では85%という圧倒的多数により再選された。

しかし、未だにイスラム原理主義勢力は、内陸の山岳部を中心に反政府運動とテロ活動を行っている。日本大使館調べでは、テロによる犠牲者数は、2004年277人、2005年278人と、千人を超えていた2001年以前と比べ徐々に沈静化していた。しかし、2007年4月11日には、首都アルジェでテロが発生し、市民30人以上が死亡した。このテロに対しては、「マグレブ・イスラム諸国のアルカイダ」が犯行声明を出した。

#### (4) 地理等

アルジェリアは、面積238万平方キロメートル(日本の約6.4倍)、ただしその内の200万平方キロメートルが砂漠(一部は山岳地帯)である。人口が3,333万人<sup>1</sup>(2007年7月推定値)であるが、人口の90%はアルジェ等の地中海沿岸部に住んでいる。2005年のGDPは1,044億ドル、一人当たりのGDPは3,175ドル<sup>2</sup>である。アルジェリアの通貨は、

<sup>1</sup> CIA -The World Factbook より、これ以降複数項目引用

<sup>2</sup> EUの共同基金等で設立された産業近代化センター(IMC)欧州部アルジェ事務所のアルジェリア概要より、これ以降複数項目引用

アルジェリアン・ディナール (DA) であり、60DA=100円<sup>3</sup>である。

アルジェリアの国土面積はアフリカではスーダンに次いで2番目に広く、石油・天然ガス等の炭化水素系のエネルギーに恵まれている。

アルジェリアの公用語はアラビア語であるが、フランス語も実質的な第2公用語的な存在であり一般に通用している。

## (2) 経済

アルジェリアは、石油と天然ガスという炭化水素系のエネルギー源にめぐまれている。2005年末の石油埋蔵量は世界で15位の122億バレルであるが、世界最高品質の軽質油である。天然ガス埋蔵量は世界で8位の4兆5,800億立法メートル<sup>4</sup>であり、液化天然ガス (LNG) を合わせた天然ガスの総輸出量は、ロシア、カナダに次ぎ世界第3位である。毎年、全輸出額の約98%が、石油・天然ガス等の炭化水素系エネルギー源である。

アルジェリアは1980年代の工業化推進策のため、大きな対外債務を抱え、1994年4月には債務返済の延長を国際通貨基金 (IMF) にて取り決められた。それ以降、経済運営を徐々に社会主義型から自由主義型に転換し、1995年以降は経済成長が大きく回復し、対外債務も順調に返済している。近年年末時点の対外債務残高の推移を見ると、2002年225億ドル、2003年218億ドル、2004年214億ドル、2005年180億ドル、2006年47億ドルとなっている。

GDPについては、1999年以降、毎年4~6%ほどの高い成長率を維持しているが、経済発展が炭化水素系エネルギー源に依存する構造は変わっておらず、アルジェリア政府は他産業育成のため外国からの投資を積極的に勧誘している。また、2001年に国益企業の売却・民営化のための公団民営化法、及び外国からの投資を呼び込むための投資法を制定し、製鉄・医薬・洗剤の3公団等を民営化し、他公団の民営化を進めている。

2002年以降の経済成長率については、2002年4.7%、2003年6.8%、2004年5.8%、2005年4.5%、2006年5.6% (推定値) と相当高いものがある。

1990年代を通じ25%を超えていた失業率は、2002年25.9%、2003年23.7%、2004年17.7%、2005年15.3%と順調に改善されている。

インフレ率は、IMFにて債務返済の延長が決められた直後の1995年は30%を超える、はなはだしいものであったが、近年は低位安定しており、2002年1.4%、2003年2.6%、2004年3.6%、2005年1.6%という推移になっている。

## (3) 貿易

### (1) 2005年貿易総額

輸出：495億9千万ドル

<sup>3</sup> 外務省各国・地域情勢 2006年12月レポート

<sup>4</sup> BP Statistical Review of World Energy of June 2006 より



輸入：225億3千万ドル

1995年以降の経済成長により、2000年以降は貿易収支の黒字が急拡大している。さらに2005年以降の世界的な石油価格高騰により、この傾向は続いている。

2002年4月には、世界貿易機関（WTO）の正式加入に向けて、EUとの間に連合（関税撤廃）協定を締結し、2005年9月から発効した。現在WTO加盟交渉中である。

## (2) 2005年貿易相手国順位

輸出：アメリカ（22.6%）、イタリア（15.9%）、スペイン（10.5%）、フランス（10.0%）、カナダ（7.9%）、ブラジル（6.5%）、ベルギー（4.3%）、ドイツ（4.2%）

輸入：フランス（28.0%）、イタリア（7.8%）、スペイン（7.2%）、中国（6.6%）、ドイツ（6.3%）、アメリカ（5.4%）

## (3) 2005年貿易品目

輸出：石油、天然ガス、石油製品（98%）

輸入：工業設備、食料品、消費財

## (4) 日本との貿易

（貿易額／品目：2005年）

輸出 587.7 億円：自動車、タイヤ、建設機械等

輸入 51.1 億円：原油、液化石油ガス(LPG)等

\* 上記は外務省 各国・地域情勢より抜粋

## (4) 日本のODA（援助）

(1) 有償資金協力 148.50 億円(2004年度までの累計)

(2) 無償資金協力 6.16 億円(2004年度までの累計)

(3) 技術協力実績 51.37 億円(2004年度までの累計)

\* 上記は外務省 各国・地域情勢より抜粋

## (5) 日本からの投資・進出企業

### (1) 投資及び進出企業

外務省「政府開発援助（ODA）国別データブック2006」によると、日本からの直接投資実績については空白（重要性がある金額の直接投資無しと推測）であり、2005年11月現在の進出日本企業数は1社、2005年10月1日在留邦人数は115人と非常に少ない。

しかし、現2007年の時点では、少なくとも以下に述べる日本企業が、アルジェリアで活動をしている。

### 1) 伊藤忠商事

2004年、商船三井、ソナトラック社（アルジェリア国営炭化水素公社）、ヒプロック社（ソナトラック100%出資の海運子会社）とともに、各社4分の1出資による合弁会社を設立し、総事業費約350億円でLNG輸送事業を開始している。

2006年9月、鹿島建設、大成建設、西松建設、間組との共同企業体で、アルジェリア公共事業省高速道路公団から高速道路建設工事を約3,410億DA（約5,400億円）で受注した。この工事は、アルジェリア国内を東西に横断する約1,200kmの高速道路を3工区（東工区、中工区、西工区）に分けて建設するもので、そのうち東工区の約400kmを、鹿島を代表者とする上記の共同企業体が担当し、片側3車線、上下線6車線の高速道路を建設するものである。この共同企業体には、鉄建建設も参画し、2006年10月に着工、建設工事完成は約40ヵ月後の2010年2月予定である。

2007年4月、石川島播磨重工業と共同で、ソナトラック社（アルジェリア国営炭化水素公社）から、LPG（液化石油ガス）プラントの増設工事を受注した。受注金額は約1,300億円で、フルターンキーのEPC契約、工事完成は2010年8月予定である。

### 2) 日揮

日揮はアルジェリア国内において、1970年代前半に製油所を建設して以来、40件以上の石油・ガス関連プラント建設を継続して受注している。特に、LNGプラント事業においては、1999年より米国の巨大民間軍事企業Haliburton社の子会社でエンジニアリング・コントラクターのKBR社と共同企業体を形成して世界中のLNGプラント建設工事の約半分を受注しており、アルジェリア国内では常時プレゼンスがある。

### 3) 三井物産

ソナトラック社（アルジェリア国営炭化水素公社）と共同で、化学プラントの建設等を行なっている。

## (2) 本邦建設会社が事業を行なうにあたっての問題点

アルジェリア公共事業省担当者の話によると、前項に述べた沿岸部を通る東西高速道路建設工事は、2005年から2009年までのインフラ整備・雇用創出を目指した5ヵ年計画の一環であり、インフラ整備計画の中には、東西高速道路建設以外に、上水道整備、125万軒のAffordable Housing（中低位所得層であっても無理なく購入できる手頃な価格の住宅）建設、30個の大学構内建物建設等が含まれている。さらに5ヵ年計画の予算内で、Affordable Housingの購入に関しては、最大25%を住宅購入者に補助するとのことである。

この5カ年計画は総額600億ドル（約7兆1,630億円<sup>5</sup>）程度の予算規模であり、対外借入無しで、政府の財政投資をすることのことである。

公共事業省では、現在工事中の沿岸部の東西高速道路完成後、次の5カ年計画の中で、内陸部に平行し3本の東西高速道路を建設し、東西高速道路と連結する南北高速道路も複数本を建設し、この交通インフラ整備と共に人口を内陸部に拡散させるという壮大な基本計画を持っており、現在、この基本計画のフィージビリティ・スタディについて、日本大使館経由でJICAに依頼する要請を出しているとのことである。

そして、現在工事中の東西高速道路の共同企業体として、前述の本邦建設会社が活動をしているが、活動を行なうにあたっては、むずかしい部分が多々あるようである。以下その点につき列記する。

### 1) 言語の問題

アルジェリアでは、アラビア語が公用語であるが、実質的にフランス語が第二公用語的存在であり、契約等はフランス語で締結されることが多い。西欧化の度合いが進んでいる隣国のチュニジアに比べると、現地で英語を話せる人はほとんどいない。特に政府機関の中で英語を話せる人は皆無であった。こういう状況の中で、本邦建設会社の外国語対応は基本的に英語であり、それに加えてフランス語、アラビア語ということであれば、現地関係者・労働者との日常的なコミュニケーションを取る上で問題が発生する。

### 2) 契約の問題

言語の問題に加えてであるが、本邦建設会社社員とアルジェリア現地での契約に対する概念や、標準契約約款に大きな違いがある。日本では発注者・請負者双方の信頼関係に基づき工事を行ない、発注者と請負者に上下関係を想定するので、契約書ではなく、発注者のその都度の要求になるべく誠実に対応しようとする。

アルジェリアでは契約に基づき双方の責任分担を決めて、発注者がそれ以上を求めるならば追加工事の支払い、請負者がたとえば契約で決められた工期を守らなければ、予定損害賠償金を支払わねばならない。また、一旦契約を結ぶと発注者と請負者双方が契約に規定されるので、関係は上下ではなく、契約の規定のもとで対等な関係となる。

### 3) 商慣習の問題

これは狭義では上記契約の問題が主となるが、広義では商慣習の問題としてクレームの問題がある。クレームとは、通常請負者側が発注者側に対して契約書の規定に従って追加・変更工事の支払いを要求するための行為である。通常クレームはそ

---

<sup>5</sup> 内閣府 海外経済データ 2006 年期中平均レート 1 \$ = 116.30 円使用

の事象が発見されてから一定期間以内に発注者に通告しないと効力を失うことが契約に規定されている。ところが、日本では前述の上下関係の商慣習があるので、本邦建設会社社員の意識下では、発注者にクレームを出すことは失礼にあたるという気持ちが働き、契約に従った正当な権利を遺失してしまうケースが多い。

さらに根本的なところでは、発注者と契約を結ぶ時に、工期等でむずかしい部分が想定されても、先述の上下関係等の意識があり、交渉を行わず、突貫工事等で対応することも念頭に置き、発注者の言いなりにむずかしい工期に従い工事を開始してしまうことが多い。

#### 4) 設計標準の問題

アルジェリアでは、設計書の標準はフランス方式となっている。本邦建設会社の海外工事としては、主にアメリカ標準や英国標準の地域が多い。設計標準が違っていると設計図を見て、さらにそこから参照すべき図書を検索し、それを理解する必要が出てくるが、言語の問題も合わせ、この作業に多大な時間を要する。

#### 5) 社会構造の問題

本邦建設会社が施工を行なうと言っても、実際の業務としては施工管理業が主であり、下請業者に依存する割合が非常に高い。アルジェリアは、1992年以降の内戦で、国内にまともな建設業者がほとんど存在しなくなった<sup>6</sup>ということであり、優秀な下請業者もほとんどいない状況で、労働者も直接雇用を行う必要があり、労務管理にむずかしさがある。

#### 6) 治安の問題

1999年就任のブーテフリカ現大統領の融和政策により、2000年以降テロ活動は激減していると言われていた。また、2003年2月の外国人観光客32人が誘拐され、1人が死亡した事件以降、2006年12月までは外国人がテロ事件に巻き込まれることは無かった。

しかし、2006年12月10日、首都アルジェがあるアルジェ県スタウエリ地区において、米国企業KBR現地法人従業員らを乗せた車列に対する爆弾テロ事件が発生し、運転手1人（アルジェリア人）が死亡し、他9人（レバノン人2人、英国人4人、米国人1人、カナダ人1人、アルジェリア人1人）が負傷した。この事件に対しては、アルカイダとの関係があるイスラム過激派組織「サラフィスト布教聖戦集団」（GSPC）が犯行声明を出しており、同組織は従来より、外国人及びその関連施設をテロ攻撃の標的とする<sup>7</sup>と公言している<sup>7</sup>。

---

<sup>6</sup> アルジェリア公共事業省担当者による

<sup>7</sup> 外務省「海外安全ホームページ」による

2007年2月13日、アルジェリア北部のブーメルデス県の3か所とティズィ・ウズ県の3か所で、ほぼ同時に爆弾テロ事件が発生し、市民4人、治安関係者2人の計6人が死亡、市民3人、治安関係者10人の計13人が負傷しました。この事件に対しては「イスラム・マグレブ諸国のアルカイダ」(2007年1月イスラム過激派組織GSPCが改称)が犯行声明を出した。

2007年3月3日、アイン・デフラ県南東部で車両に対する爆弾テロ事件が発生し、ロシア人1人とアルジェリア人3人が死亡したほか、ロシア人3人とアルジェリア人3人が負傷し、その後「イスラム・マグレブ諸国のアルカイダ」(旧GSPC)が犯行声明を出した。

2007年4月11日、首都アルジェの2箇所(首相府と警察署前)において、同時に爆弾テロ事件が発生し、合わせて30人以上が死亡、360人程度が負傷した。この事件に対しては、「イスラム・マグレブ諸国のアルカイダ」が犯行声明を出した。

このように、2006年12月以降、外国人がテロに巻き込まれるケースも発生し、また、しばらくテロ事件が発生していなかった沿岸部のアルジェ県でテロ事件が発生しており、依然と治安上に大きな問題があると思われる。

## 7) 結論

莫大な石油収入にもとづく、巨額の建設基本計画が存在する。旧宗主国であるフランスとの結びつきが強い反面、アルジェリア戦争の傷跡により、フランスや欧州諸国一般に対する反感もあり、過去敵対関係のなかった日本に対する期待は大きい。そういう点では案件により、精査をして、事業活動を行なうことも一考の価値はあるが、上述のように、最近の治安の問題や、その他のむずかしい問題も抱えているので、事業開始にあたっては慎重な判断が望まれる。

## 2. 外国投資及び事業登録について

外国からの投資に関しては、2001年8月に改定されたForeign Investment Law（外国投資法）に規定されている。

### （1）出資比率

外資は資本の100%までを保有することが可能であり、会社設立に関して、民族資本との差別待遇はない。

### （2）出資形態

直接投資を行い会社設立が可能であるし、あるいは既存の会社に出資することも可能である。

規定の範囲内で民営化された公社の部分的あるいは全面的な運営を引き継ぐことが可能である。

### （3）外貨管理

投資金額もしくは利益を自由に国外に移送できる。

### （4）投資関連政府機関

#### （1）National Agency for Investment Development (ANDI)

ANDIは投資促進機関であり、投資の形態により免税・投資優遇措置・特別な認可を認める機関である。ANDIのWEBは <http://www.andi.dz> であり、英語版も存在する

#### （2）National Investment Council (CNI)

CNIは投資政策に関する戦略と各産業セクターでの投資優遇策を立案する。

#### （3）Ministry for Participation and Promotion of Investment (MPPI)

傘下に投資政策局と民営化局を抱えており、主に公社の民営化を担当する。MPPIのWEBは <http://www.mppi.dz> であり、英語版は現在作成中とのことである。

### （5）事業登録

事業登録については、税務署にて設立申告書を提出する。

現地法人ではなく支店の場合は、契約（プロジェクト）に基づいた登録となる。従って、建設会社が支店を作る場合は、個別の工事契約に応じて個別の登録を取得することになる。

事業登録に必要な主な書類は、契約書、会社定款、会社登記簿、委任状、契約日の為替レート証明書（銀行発行）等であり、JVの場合は会社定款・登記簿の代わりにJV協定書を提出する。

(6) 建設業許可

建設業許可 (Construction License) についての制度はない。

(7) 関税

物品により5%、15%、30%の3段階の税率となっている。

アラブ連盟 (League of Arab States) 加盟国からの物品輸入には関税はかからない。

(8) 法人税 (Corporate Income Tax=IBS)

2006年度 (1~12月) は課税所得 (利益) の30%。2007年度は25%<sup>8</sup>。

入金額の0.5%を毎月納付する必要があり、年度末申告書を提出して精算する仮納付制度がある。また、国外業者との取引に対する収入については契約金額の24%を納付する必要がある、みなし課税制度がある。

(9) 個人所得税 (Individual Income Tax=IRG)

80千DA以上は一律20%。

アルジェリアと日本との間ではまだ租税条約は締結されていないが、いわゆる183日ルール<sup>9</sup>は適用されているとのことである。

(10) 付加価値税 (Value Added Tax)

17%。

(11) 事業税 (Business License Tax=TAP)

売上高の2%。

(12) その他の税金

金額的に大きくはないが収入印紙税等が存在する。

(13) 社会保障基金

給与金額の35%。

内26%は雇用者負担、9%は被雇用者負担で毎月納付。

---

<sup>8</sup> 支店の場合、支店の利益のみに課税され、会社グループの全世界の利益から課税額を計算する制度ではない。

<sup>9</sup> 二国間を行き来する者がどちらの国に主居住地 (納税義務) を有するかを、年間の半分以上滞在した国で判定する方法

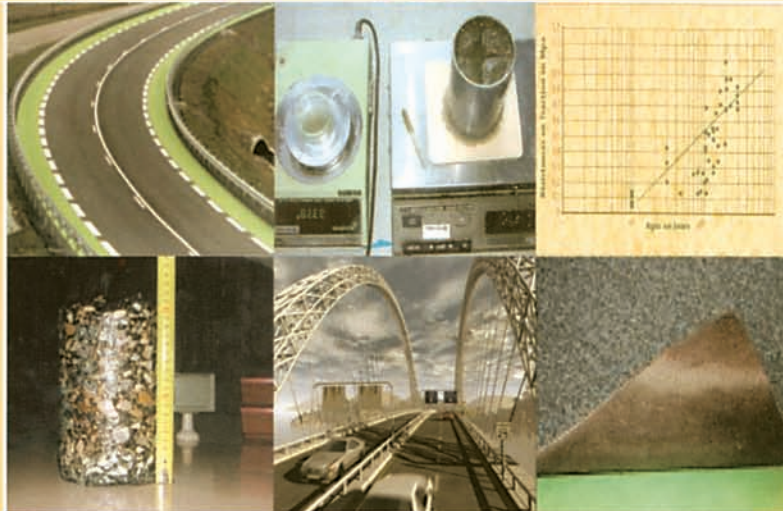
#### (14) 見積納税 (Estimated Tax)

従来存在した、雇用者が被雇用者の給与所得から社会保険料を控除した金額の2%を毎月仮納付し、年度末で被雇用者の個人所得税と精算し最終的に被雇用者が負担する、見積納税制度は2006年度より廃止となって現時点では存在しない。





La Direction de la  
**Recherche**  
e t d e l a  
**Prospective**



- ▶ Développement durable
- ▶ Veille technologique
- ▶ Matériaux, produits et procédés innovants
- ▶ Qualité, Normalisation
- ▶ Les risques majeurs
- ▶ Valorisation des déchets dans le domaine routier
- ▶ Matériaux locaux



## La Direction de la Recherche et de la Prospective en quelques mots :

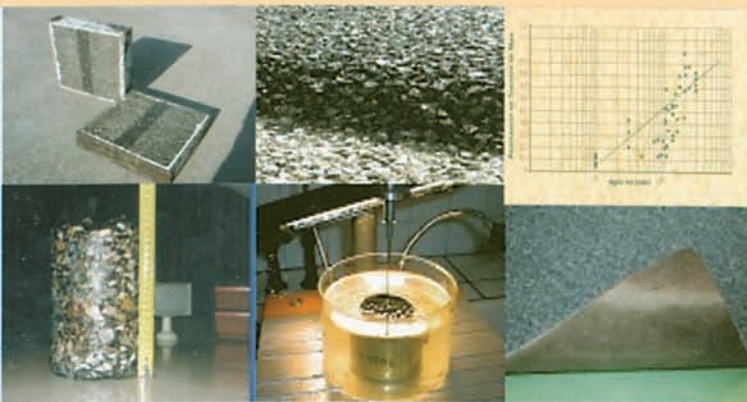
Créée par décret exécutif n°036229 du 22 juin 2003, structure qui vient en appui des autres directions techniques, joue un rôle scientifique pour le secteur, dans la recherche appliquée, l'innovation, la normalisation et la prospective. C'est une fenêtre sur le développement et de veille technologique, un espace de réflexion et d'évaluation pour le secteur des travaux publics.

## La Direction de la Recherche et de la Prospective est chargée de :

- Définir et de mettre en œuvre une politique de recherche appliquée du secteur
- Réaliser ou faire réaliser les études prospectives
- Contribuer à la mise en œuvre et à la coordination des plans de prévention contre les catastrophes naturelles, les risques majeurs et les accidents de circulation avec les secteurs concernés
- Définir et mettre en œuvre un système de normalisation en vue d'améliorer la qualité des études, des matériaux et des ouvrages
- Procéder à l'évaluation technico-économique des grands projets

Elle est structurée en trois sous-directions :

### SOUS-DIRECTION DE LA RECHERCHE



Chargée :

- d'étudier, d'évaluer et présenter les voies et les moyens nécessaires à la réalisation des actions de recherche ;
  - de suivre la veille technologique au niveau du secteur ;
  - de promouvoir les recherches liées à l'utilisation des matériaux locaux ;
- de suivre la coopération scientifique et technique avec les universités et les centres de recherche.

### SOUS-DIRECTION DE LA PROSPECTIVE



Chargée :

- de contribuer, en relation avec les secteurs concernés, à l'élaboration des plans de prévention contre les catastrophes naturelles ;
- d'initier et de mener des études prospectives sur le développement des infrastructures et des ouvrages des travaux publics ;
- de réaliser en relation avec les secteurs concernés les études de prospective des réseaux routiers, autoroutiers, portuaires et aéroportuaires ;
- d'évaluer les prospectives des techniques et des méthodes utilisées dans les travaux publics.





Chargée :

- d'initier, de proposer et de mettre en place les instruments institutionnels et juridiques tendant à promouvoir les activités de normalisation et d'en coordonner à la mise en œuvre ;
- d'élaborer, en relation avec les structures concernées, le programme sectoriel de normalisation et de veiller à sa mise en œuvre ;
- de veiller à l'application des normes.

### Plan d'action et perspectives

L'innovation est le moteur du progrès technologique qui permet d'adapter les techniques aux besoins nouveaux exprimés par les usagers de la route.

Le secteur des travaux publics a adopté et mis en œuvre un plan d'action fort ambitieux en matière de promotion de l'innovation et développement technologique. Ce programme concerne essentiellement les aspects liés à l'amélioration de la qualité de nos infrastructures, la satisfaction des exigences de sécurité et de confort dans un souci de développement durable.

Aussi, et dans un objectif d'amélioration des techniques existantes, le secteur des travaux publics a lancé des actions de développement et de veille technologique à travers l'introduction et la promotion de nouveaux procédés innovants et l'introduction de nouveaux matériaux et produits aux performances avérées.

#### Recherche appliquée

- Matériaux et techniques innovants
- Développement de l'utilisation des liants bitumineux modifiés et des bitumes avec additifs en techniques routières
- Etudes expérimentales sur l'utilisation des géosynthétiques dans les ouvrages de génie civil

#### - En matière de valorisation des déchets et sous-produits industriels

- Valorisation et utilisation des pneus usagés et hors d'usage dans les travaux publics :
  - ▶ Dans les travaux de renforcement et de remblaiement par la technique Pneusol
  - ▶ Amélioration des performances mécaniques des enrobés par l'ajout de poudre de caoutchouc issue des pneus usagés



- Valorisation et développement de l'utilisation des sables de dunes et les sables de concassage dans la production routière.
- Valorisation et développement de l'utilisation du laitier de haut fourneau dans les techniques routières
- Réutilisation et valorisation des déchets dans les travaux publics :  
Excédents de chantiers – sous-produits industriels

### **Structures et pathologies**

- Suivi de comportement des chaussées routières, autoroutières et des pistes sahariennes
- Etude des phénomènes de fissuration des pistes (routes & aérodromes) du Sahara
- Développement des techniques de lutte contre l'ensablement des routes sahariennes
- Etudes des cas de risques de glissements de terrain sur le territoire national

### **Installation et équipement**

- Projet de mise en place d'un équipement d'essai accéléré des infrastructures routières  
«manège de fatigue»

### **Etudes générales et prospectives**

- Etude de besoin en formation du secteur des travaux publics
- Etude et élaboration d'une carte dynamique des accidents de la circulation routière
- Etude nationale sur les risques de glissements et les zones instables
- Etude portant protection des routes sahariennes contre l'ensablement
- Développement de la gestion et surveillance moderne en temps réel du trafic des grandes métropoles
- Initiation aux systèmes Intelligent de transport sur le réseau routier et notamment dans les grandes métropoles
- Intermodalité dans la conception et la gestion des infrastructures de transports

### **Réglementation technique et normalisation**

- Elaboration d'une démarche qualité pour la gestion des projets des Directions des travaux publics
- Mise en place du système réglementaire et normatif du secteur des travaux publics
- Mise en place d'une procédure de délivrance des avis techniques pour les produits et procédés nouveaux utilisés dans le secteur des travaux publics
- Elaboration d'un catalogue des normes du secteur des travaux publics, actualisé à 2005
- Architecture et esthétique dans la conception et la réalisation des ouvrages : ponts, viaduc, carrefour



## Création de comité

- Comité sectoriel permanent de recherche scientifique et de développement technologique du ministère des Travaux publics
- Comité technique de suivi du dossier recyclage des déchets valorisables et leur réutilisation dans le domaine routier
- Comité technique du suivi du dossier d'enrichissement de la réglementation technique du secteur des travaux publics
- Comité de suivi de comportement des ouvrages réalisés avec des géosynthétiques

## Manifestations techniques et scientifiques

### Déjà tenues

- Journée d'étude sur les géosynthétiques et terre armée (année 2003)
- Journée d'étude sur la formation dans le secteur des travaux publics (4/4/2004)
- Journée d'étude sur la recherche et la formation dans le secteur des travaux publics (2/10/2004)
- Journée d'étude sur la normalisation pour une qualité meilleure (1<sup>e</sup>/12/2004)
- Journée d'étude sur la gestion des risques majeurs dans le domaine des travaux publics (19/12/2004)
- Journée d'étude sur l'esthétique des ouvrages d'art et les aménagements paysagers dans le secteur des travaux publics (8/11/2004)
- Journée d'étude sur les nouvelles techniques de conception, de réalisation et de réparation des ouvrages d'art (10/12/2005)
- Journée d'étude sur la valorisation et utilisation du sable de concassage dans le secteur des travaux publics (24/5/2005)
- Journée d'étude sur le recyclage des enrobés et réutilisation des fraisats (12/7/2005)
- Journée d'étude sur la valorisation des pneus usagés et les déchets plastiques dans le domaine des travaux publics (12/11/2005)
- Journée d'étude sur le règlement parasismique applicable aux ouvrages d'art (22/11/2005)
- Rencontre nationale sur la consolidation de l'outil national de production dans le secteur des travaux publics (15/12/2005)
- Journée d'étude sur la géotechnique et l'utilisation des géosynthétiques dans les infrastructures linéaires (séminaire international) (11 et 12/3/2006)
- Journée d'étude sur l'implication des artistes dans la conception des ouvrages d'art (26/12/2005)
- Journée d'étude sur les techniques de compactage dans les travaux publics (23/5/2006)
- Journée d'étude sur les additifs des performances des enrobés bitumineux et des bétons de ciment dans le domaine des travaux publics (1/7/2006)



### Premier chantier expérimental : technique Pneusol



L'expérimentation concerne la réalisation d'un projet pilote à titre de planche expérimentale utilisant des pneus réformés (ou usagés) dans les travaux de stabilisation d'un talus de remblai d'une hauteur de 5 m environ avec une largeur de 50 m (environ 5 000 pneus poids lourds utilisés) au niveau d'un ouvrage courant OC 1-1 du projet de contournement de Bou Ismail.

L'étude du projet expérimental assortie d'une note de calcul a été confiée au CTTT avec l'étroite collaboration des experts de l'Ecole nationale des travaux publics (ENTP).

La réalisation de l'ouvrage a été confiée à l'entreprise ETRHB en charge du projet en question contournement de Bou Ismail, l'assistance technique assurée par deux (docteurs ingénieurs) de l'Ecole nationale des travaux publics et du CTTT.

### Utilisation des géosynthétiques



Projet d'extension de la piste de l'aérodrome de Sétif à 2 400 m. La mise en place d'un remblai de 13 m sur sol compressible et son renforcement par des géosynthétiques :

géosynthétique de renforcement et de séparation (Fibretex HS Woven 400/50), géotextile non tissé comme couche anticontaminante (Fibretex F-410), sur la face supérieure de la couche drainant et au dernier mètre du remblai, il a été procédé à la mise en place de 4 nappes de géo grille (Fibretex Géo-grid 40/40) de renforcement afin d'uniformiser les tassements éventuels de l'ouvrage.